



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 78]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 17, 2002/चैत्र 27, 1924

No. 78]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 17, 2002/CHAITRA 27, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 17 अप्रैल, 2002

सं. टीएएमपी/65/2001-सामान्य.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार सभी महापत्तनों के लिए जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से जलयानों के वर्गीकरण के बारे में सामान्य शर्त निर्धारित करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/65/2001-सामान्य

आदेश

(8 अप्रैल 2002 को पारित)

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) द्वारा प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से जलयानों के तटीय या विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकरण के बारे में मैसर्स मर्केटर लाइन्स लि० के अभ्यावेदन पर निर्णय इस प्राधिकरण द्वारा अपने 12 मई 2000 के आदेश द्वारा लिया गया था। आदेश में साफ-साफ स्पष्ट किया गया है कि जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से तटीय जलयानों का आशय 'एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन' में जाने वाले जलयानों से होगा; और इस प्रयोजन से कार्गो के स्वरूप या उसके मूल स्थान की कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

1.2 इस प्राधिकरण ने केओपीटी से संबंधित मैसर्स शिव मार्केटिंग लि० और मैसर्स सेंट्रॉस मैरीटाइम प्राइवेट लि० से प्राप्त अभ्यावेदनों में भी इसी प्रकार का निर्णय लिया था।

1.3 केओपीटी की दरों के मान के सामान्य संशोधन से संबंधित अपने 28 मार्च, 2001 के आदेश में भी यही निर्णय दोहराया था।

1.4 हालांकि इन मामलों से संबद्ध मुद्दे सभी महापत्तनों के लिए प्रासंगिक हैं तथापि इस प्राधिकरण ने अभी तक सामान्य अंगीकरण आदेश के माध्यम से अन्य महापत्तनों पर यह निर्णय लागू नहीं किया है।

2. कच्चे तेल, पीओएल उत्पादों एवं रसायनों पर घाटभाड़ा प्रभारों तथा मैरीन ऑयल टर्मिनल एवं पीर घाउ में पियर शुल्कों के संशोधन के बारे में मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के प्रस्ताव से संबंधित एक और मामले का निपटान करते समय, इस प्राधिकरण ने केओपीटी के मामले में लिए गए निर्णय को अपने 28 जून, 2001 के आदेश द्वारा एमबीपीटी पर लागू किया था जिसे 9 जुलाई, 2001 को अधिसूचित किया गया था। इस आदेश में इस प्राधिकरण ने निम्नलिखित विनिर्णय किया था :-

"यह स्वीकार किया जाता है कि सीपीटी में छोटे (डॉटर) जलयानों पर प्रभार वसूल करने के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय को अभी तक सामान्य अंगीकरण आदेश के माध्यम से अन्य महापत्तनों पर लागू नहीं किया गया है, जबकि यह मुद्दा सभी महापत्तनों से संबद्ध है। हालांकि इस मामले में सामान्य अंगीकरण आदेश जारी करने के लिए आगे और कार्यवाही की जा सकती है परंतु एमबीपीटी के मामले को सीपीटी के मामले में लिए गए निर्णय को लागू करके तत्काल निर्णय लिया जा सकता है। अतः एमबीपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वह मंझधार में बड़े (मदर) जलयानों से कार्गो प्राप्त करने वाले और उसे एमबीपीटी पियरों में उतारने वाले या अन्य भारतीय पत्तनों में ले जाने वाले डॉटर जलयानों पर केवल तटीय दरें वसूल करें। यह प्रक्रिया कार्गो की निकासी के लिए आवश्यक सीमा शुल्क औपचारिकताओं के अनुपालन पर बिना किसी प्रतिकूल प्रभाव के जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली के लिए अपनाई जाएगी।"

3.1.1 इस परिप्रेक्ष्य में, इस प्राधिकरण के निर्णय को सभी महापत्तन न्यासों पर लागू करने से पहले, सभी महापत्तन न्यासों (केओपीटी और एमबीपीटी को छोड़कर), आईएनएसए, सीएसएलए, एससीआई, सभी स्टीमर एजेंट एसोसिएशनों और सभी महापत्तन शहरों के सभी वाणिज्य एवं उद्योग मंडलों से परामर्श करने का निर्णय लिया गया था।

3.1.2 इस संबंध में, 1 अगस्त, 2001 को सभी अभिनर्धारित संस्थाओं को अन्य महापत्तन न्यासों की दरों के मान में निम्नलिखित उपबंध को शामिल करने के संबंध में उनकी टिप्पणियों के लिए पत्र भेजे गए :-

"प्रमाणीकरण में दर्ज जलयान की स्थिति जलयान संबंधी प्रभारों के प्रयोजन से 'तटीय' या 'विदेशगामी' के रूप में वर्गीकरण का निर्णायक कारक होगी और इस प्रयोजन से कार्गो के स्वरूप या उसके मूल स्थान की कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।"

3.2 पत्तन न्यासों से प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

- (i) पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) और जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) प्रस्तावित उपबंध से सहमत हो गए हैं।
- (ii) तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) ने मत व्यक्त किया है कि 'तटीय' और 'विदेशगामी' जलयान की परिभाषा का उपबंध करने और विदेशगामी तथा तटीय जलयान का एक एकल अधिसूचना में परिवर्तन करने से संबंधित उपबंधों के लिए एक व्यापक आदेश आवश्यक है जिससे स्पष्टता लाई जा सके और बिल बनाने में आने वाली पेचीदगियों से बचा जा सके। तथापि टीपीटी ने प्रस्तावित उपबंध के संबंध में अपनी सहमति व्यक्त की है।
- (iii) चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) ने कहा है कि जलयानों का तटीय या विदेशगामी के रूप में वर्गीकरण का निर्णायक कारक कार्गो का स्वरूप और उसका मूल स्थान है जैसा कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1960 की धारा 51 और सीएचपीटी की दरों के मान में दिए गए कुछ खंडों के अधीन आशयित है। यदि प्रस्तावित उपबंध को शामिल किया जाता है तो यह महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 51 का उल्लंघन होगा। अतः सीएचपीटी ने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित

उपबंध को शामिल न किया जाए क्योंकि इसमें जलयानों के वर्गीकरण के लिए कार्गो के स्वरूप या उसके मूल स्थान को ध्यान में नहीं रखा गया है। इससे सभी महापत्तन न्यासों को विधिक राजस्व का नुकसान हो सकता है।

- (iv) कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) ने कहा है कि कार्गो के स्वरूप और मूल स्थान की प्रासंगिकता केवल ऐसे जलयान के लिए नहीं होगी जिसका प्रयोग केवल तटीय व्यापार के लिए किया जाता है; और इसलिए उसने विदेशगामी में परिवर्तन के मामले में तटीय या विदेशगामी के रूप में जलयान की स्थिति का निर्धारण करने के लिए कार्गो के स्वरूप, मूल स्थान/ गंतव्य पर विचार करने को वरीयता दी है।
- (v) विशाखापटनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने कहा है कि भारतीय पत्तन पर एक जलयान से दूसरे जलयान में कार्गो के यानांतरण के मामले में जिससे बाद में उसे किसी अन्य भारतीय पत्तन पर उतारा जा सके, जिस पत्तन पर यानांतरण किया जाए उस पत्तन को लदान पत्तन नहीं माना जा सकता है क्योंकि यानांतरण का मध्यवर्ती प्रचालन जलयानों की सुविधा के लिए किया जाता है और इसीलिए ऐसे यानांतरण का लदान करने वाले जलयान को तटीय जलयान नहीं माना जा सकता। ऐसे मामले में, कार्गो के मूल स्थान को जलयान की विदेशगामी या तटीय के रूप में स्थिति का निर्णायक आधार माना जाएगा न कि मध्यवर्ती पत्तन को जहाँ कार्गो का यानांतरण किया जाता है।
- (vi) न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 की प्रथम अनुसूची के भाग-II में दिए गए स्पष्टीकरण की ओर ध्यान आकर्षित किया है जिसमें जलयान के वर्गीकरण के लिए कार्गो की प्रासंगिकता बताई गई है।

3.3 कई अनुस्मारक दिए जाने के बावजूद, मारमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से अभी तक कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। यह उल्लेखनीय है कि सभी पत्तनों से 27 अगस्त, 2001 तक अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

3.4 चेन्नई स्टीमर एजेंट एसोसिएशन, तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन, कैनरा चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री, उत्कल चैम्बर और कामर्स एण्ड इंडस्ट्री, तूतीकोरिन चैम्बर ऑफ कॉमर्स, एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंड्रेस्ट इन कलकत्ता, विशाखापटनम पोर्ट यूजर एसोसिएशन, कोचीन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन, फेडरेशन ऑफ पोर्ट यूजर्स एण्ड कस्टम हाउस एजेंट्स, हिंदुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स, मद्रास चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री, कटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया), मंगलौर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन, कलकत्ता चैम्बर ऑफ कॉमर्स, कलिंग स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन, इंडियन ऑयल कारपोरेशन लि० (आईओसीएल) तथा तेल समन्वय समिति (ओसीसी) से टिप्पणियाँ प्राप्त हो गई हैं।

3.5.1 सभी प्रयोक्ता संस्थाएं महापत्तन न्यास की दरों के मान में प्रस्तावित उपबंधों को शामिल करने के प्रस्ताव से पूरी तरह सहमत हैं।

3.5.2 चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने यह भी अनुरोध किया है कि संशोधन मैसर्स मर्केटर लाइन्स लि० के मामले में लिए गए इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार 1 जुलाई, 1998 से पूर्व प्रभाव से किया जाए। यह भी सुझाव दिया गया है कि प्रस्तावित संशोधन में स्पष्टता के प्रयोजन से "प्रमाणीकरण" शब्द के स्थान पर "सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा या महानिदेशक, जहाजरानी द्वारा प्रमाणीकरण" शब्द रखे जाएं।

3.6 इंडियन ऑयल कारपोरेशन लि० (आईओसीएल) ने कहा है कि हालांकि सभी पत्तन जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली अपने जलयानों के लिए तटीय प्रशुल्कों के आधार पर कर रहे हैं, परंतु सीएचपीटी, वीपीटी, केओपीटी और केपीटी इन प्रभारों के परिकलन के लिए अलग-अलग समय पर अलग-अलग विधियाँ अपना रहे हैं। इस बात

की ओर ध्यान दिलाए जाने पर केवल केओपीटी और सीएचपीटी ने (आंशिक रूप से) राशि वापसी का आश्वासन दिया है। भारतीय तट तक बड़े जलयानों द्वारा लाया जाने वाला उनका कार्गो पत्तन के बाहर/भीतर छोटे जलयानों में (जो भारतीय तटीय जलयान हैं) यानांतरित किया जाता है जिससे उसकी अंतिम सुपुर्दगी गंतव्य पत्तन को की जा सके। आईओसीएल ने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित संशोधन 2 जून, 1998 से पूर्व प्रभाव से किया जाए।

3.7 तेल समन्वय समिति (ओसीसी) ने सूचित किया है कि अलग-अलग पत्तनों पर समुद्री देशों को प्रभारित करने की प्रणाली में कोई संगति नहीं है, और अनुरोध किया है कि इस लंबित मुद्दे का समाधान किया जाए।

3.8 इस संबंध में कई अनुस्मारक दिए जाने के बावजूद अन्य प्रयोक्ता संस्थाओं से टिप्पणियाँ प्राप्त नहीं हुई हैं।

4. महापत्तन न्यासों और पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त टिप्पणियों के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

(i) मैसर्स मर्कटर लाइन्स लि0 -बनाम - कोलकाता पत्तन न्यास से संबंधित मामले में निम्नलिखित स्थिति निर्धारित की गई है :-

- (क) जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली जलयान की स्थिति के संदर्भ में की जाएगी।
- (ख) जलयान की स्थिति का विनिर्धारण उसके प्रमाणीकरण द्वारा किया जाता है। कार्गो के स्वरूप या कार्गो के 'मूल स्थान' की इस संदर्भ में कोई प्रासंगिकता नहीं है।
- (ग) मर्कटर लाइन्स के मामले में इस प्राधिकरण के आदेश के संदर्भ में कलकत्ता पत्तन न्यास ने 1986 में भूतल मंत्रालय द्वारा दी गई उस सलाह का उल्लेख किया है जिसमें विदेशी कार्गो ले जाने वाले छोटे जलयानों पर भले ही भारतीय पत्तनों पर बड़े (मदर) जलयान से ही यानांतरण हुआ हो, विदेशगामी जलयान दरों पर प्रभार वसूल करने की बात कही गई थी। दरों के मान में सामान्य संशोधन से संबंधित मामले के भाग के रूप में केओपीटी की आपत्ति का निपटान करते समय इस प्राधिकरण ने टिप्पणी की कि केओपीटी द्वारा उद्धृत सरकारी संसूचना को केवल कार्यकारी अनुदेश के रूप में देखा जा सकता है जो पहले से पारित सांविधिक आदेश का अतिक्रमण नहीं करता। अतः इस प्राधिकरण को ऐसा कोई कारण नज़र नहीं आता कि वह जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन से जलयानों के वर्गीकरण से संबंधित अपने निर्णय पर पुनर्विचार करे।

(ii) इस प्राधिकरण की यह कथित नीति है कि महापत्तन न्यासों में वह प्रशुल्क निर्धारण के मामले में समान सिद्धांत, दृष्टिकोण और मानदंड अपनाए। एक महापत्तन न्यास के मामले में पहले से निर्धारित और दूसरे पर लागू सिद्धांत को अन्य सभी महापत्तन न्यासों पर भी समान्य रूप से लागू किया जा सकता है।

(iii) इस समय विचारार्थ मुद्दा जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन से जलयानों के वर्गीकरण के लिए सभी महापत्तनों की दरों के मान में विशिष्ट उपबंध करने के बारे में है। प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित उपबंध का एकमत से समर्थन किया है। 11 महापत्तनों में से 2 महापत्तनों पर प्रस्तावित उपबंध पहले से प्रचालन में है तथा चार और पत्तन भी प्रस्तावित उपबंध को लागू करने के लिए सहमत हो गए हैं। भारमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है। वास्तव में, केवल 4 महापत्तनों ने ही अपनी दरों के मान में प्रस्तावित उपबंध को शामिल करने के बारे में कुछ आपत्तियाँ व्यक्त की हैं।

- (iv) सीएचपीटी द्वारा व्यक्त आपत्तियों का विचाराधीन मुद्दे से कोई संबंध नहीं है। इस प्राधिकरण को महापत्तनों द्वारा दी गई सेवाओं के संबंध में शर्तों का विवरण और दरों के मान को निर्धारित करने की शक्ति प्राप्त है। सीएचपीटी की दरों के मान में यदि कोई बात अब इस प्राधिकरण द्वारा लागू किए जाने वाले उपबंध के प्रतिकूल होगी तो संशोधित उपबंध के लागू होते ही स्वतः अधिक्रमित हो जाएगी। दरों के मान में वर्तमान उपबंध किसी भी परिवर्तन को लागू न करने का निर्णायक कारक नहीं हो सकती।

सीएचपीटी ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 51 का भी उल्लेख किया है। धारा 51 भी इस प्राधिकरण को तटीय सामान के मामले में रियायती दरें देने की शक्ति प्रदान करती है। इस धारा में तटीय जलयानों के बारे में कुछ भी उल्लेख नहीं है; और, इसीलिए, प्रस्तावित उपबंध अधिनियम के उपबंधों का अतिक्रमण नहीं करता।

यह स्मरणीय है कि प्रस्तावित संशोधन तटीय जलयानों को प्रशुल्क में कोई (नई) रियायत देने के लिए नहीं है। इसका आशय दरों के मान में अधिसूचित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन से जलयानों के वर्गीकरण को परिभाषित करना है। प्रस्तावित संशोधन के अनुसार पत्तनों को सक्षम प्राधिकरण द्वारा किए गए वर्गीकरण का अनुपालन करना होगा; न कि जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली करने के लिए उसे कार्गो के स्वरूप से संबद्ध करना।

- (v) एनएमपीटी ने भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के कुछ उपबंधों का उल्लेख किया है। भारतीय पत्तन अधिनियम की प्रथम अनुसूची के भाग-II में पश्चिम बंगाल में (महापत्तनों से भिन्न) पत्तनों पर पत्तन शुल्कों की वसूली का उल्लेख है। अतः एनएमपीटी का कथन संदर्भ से पूरी तरह भिन्न है।
- (vi) वीपीटी ने कहा है कि कार्गो का मूल स्थान जलयान की विदेशगामी या तटीय स्थिति का निर्णायक आधार होना चाहिए। कोलकाता पत्तन न्यास से संबंधित मर्केटर लाइन्स मामले में इस मुद्दे का पहले ही समाधान हो चुका है। वीपीटी ने जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन से जलयान की स्थिति के बारे में इस प्राधिकरण के निर्धारण का खंडन करने के लिए और कोई तर्क नहीं दिया है।
- (vii) केपीटी ने इस प्राधिकरण के 2 जून, 1998 के आदेश का उल्लेख किया है जिसमें 'तटीय कार्गो' का उल्लेख किया गया था। केपीटी ने कहा है कि टीएएमपी का यह आदेश तटीय व्यापार को प्रोत्साहित करने के लिए है और इसीलिए तटीय कार्गो प्रासंगिक है। इस प्राधिकरण ने मर्केटर लाइन्स मामले से संबंधित अपने आदेश में पहले ही यह स्पष्ट कर दिया है कि उसने कार्गो की लदाई एवं उतराई का उल्लेख अपने 2 जून, 1998 के आदेश में इसलिए किया है कि विदेशगामी जलयानों के संबंध में परिवर्तन आदेश/लाइसेंस लागू करने की प्रक्रिया का विनिर्देश किया जा सके। दूसरे शब्दों में जैसा कि उस आदेश में पहले ही कहा गया है, कार्गो की लदाई एवं उतराई पक्ष को 'परिवर्तन कार्गो' माना जाएगा, जलयान की स्थिति की 'लक्षणिक विशिष्टता' नहीं। ऐसी स्थिति में उस आदेश में किए गए निर्धारणों को अब लागू किए जाने के लिए प्रस्तावित उपबंध के प्रतिकूल मानना आवश्यक है।

बहरहाल, केपीटी द्वारा हाल में निर्णय किए गए सामान्य संशोधन के मामले में इस मुद्दे पर पहले ही विचार किया जा चुका है और प्रस्तावित उपबंध को केपीटी की दरों के मान में पहले ही शामिल किया जा चुका है।

- (viii) टीपीटी ने प्रस्तावित उपबंध से सहमति व्यक्त करते हुए यह अनुरोध किया है कि पत्तन पर अपनी स्थिति को बदलने वाले जलयानों के संबंध में लागू दरों को स्पष्ट किया जाए। विभिन्न पत्तनों द्वारा उठाई गई शंकाओं के प्रत्युत्तर में यह पहले ही स्पष्ट कर दिया गया था कि तदनुसूची दरें इन प्रभारों की वसूली के समय जलयान की स्थिति के आधार पर लागू होनी चाहिए।

पत्तन शुल्क चूंकि प्रवेश शुल्क होता है अतः यह प्रवेश के समय जलयान की स्थिति के अनुसार होना चाहिए। यदि जलयान की स्थिति पत्तन में उसके ठहरने के दौरान बदल जाती है तो प्रत्येक लेग पर जलयान की स्थिति के आधार पर जलयान के आवक एवं जावक लेग के लिए पायलट शुल्क का 60% वसूल किया जा सकता है। 8 घंटे की अवधि के लिए जिसमें जलयान की स्थिति बदल सकती है, बर्थ किराया 8 घंटे की अवधि के संबद्ध ब्लॉक के शुरू में प्रभारित किया जा सकता है।

(ix) टीपीटी ने भी अनुरोध किया है कि जलयान के प्रमाणीकरण का स्पष्ट वर्णन किया जाए। चेन्नई स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (सीएसएए) ने सुझाव दिया है कि सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा या महानिदेशक, जहाजरानी द्वारा प्रमाणीकरण किए जाने का विशेष रूप से उल्लेख किया जाए। सीएसएए का सुझाव उपबंधों को लागू करने में होने वाली संदिग्धता को दूर करने के लिए है। अतः प्राधिकरण सीएसएए द्वारा दिए गए सुझाव को स्वीकार करने के लिए तैयार है।

(x) सीएसएए और आईओसीएल ने मांग की है कि प्रस्तावित उपबंध पूर्व प्रभाव से लागू होगा क्योंकि यह इस प्राधिकरण के 2 जून 1998 के आदेश में पहले से निर्धारित सिद्धांतों का ही विस्तार है। जैसा कि पहले कहा गया है कि 2 जून, 1998 का आदेश विदेशगामी जलयानों के मामले में परिवर्तन आदेश/लाइसेंस को लागू करने की प्रक्रिया का विनिर्देश करने के लिए है। उस आदेश के अधिकार क्षेत्र के अधीन आने वाले ऐसे सभी मामलों का निपटान उसमें किए गए निर्धारण के अनुसार किया जाएगा। प्रस्तावित उपबंध जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से जलयानों के वर्गीकरण को स्पष्ट करने के लिए सामान्य निर्धारण है। इस उपबंध को उक्त वर्गीकरण के लिए महापत्तनों द्वारा अपनाई जाने वाली विभिन्न पैद्धति के प्रकाश में लागू किए जाने के लिए प्रस्तावित है और यदि संक्षेप में कहें तो यह कार्गो के स्वरूप या उसके मूल स्थान को जलयान की स्थिति से संबद्ध न करने देने के लिए है।

इस प्राधिकरण के आदेश सामान्यतया भावी प्रभाव से लागू होते हैं। हालांकि यह प्राधिकरण महापत्तनों की दरों के मान में पूर्व प्रभाव से संशोधन कर सकता है परंतु ऐसी कार्यवाई केवल आपवादिक मामलों में की जाती है। उपर्युक्त मामले में कोई आपवादिक परिस्थिति नहीं है। ऐसी स्थिति में यह प्राधिकरण प्रस्तावित उपबंध को पूर्व प्रभाव से लागू करना उचित समझता है।

(xi) महापत्तनों की मौजूदा दरों के मान में विद्यमान उपबंध अब लागू किए जाने के लिए प्रस्तावित उपबंध के प्रतिकूल हो सकते हैं। प्रस्तावित उपबंध को लागू करने से पहले सभी महापत्तनों की दरों के मान में दी गई शर्तों पर पुनर्विचार करने में बहुत समय लगेगा। अतः इस प्रकार से पुनर्विचार संबंधित दरों के मान में अगले सामान्य संशोधन के समय किया जा सकता है। इस परिप्रेक्ष्य में यह स्पष्ट किया जाता है कि प्रस्तावित उपबंध पूर्ण हैं और दरों के मान में इसके प्रतिकूल किए गए किसी अन्य उपबंध के अधिक्रमण में हैं।

- (xii) प्रस्तावित उपबंध चूंकि जलयान संबंधी प्रमारों से संबंधित शर्त है अतः यह भारत के राजपत्र में अधिसूचना जारी होने की तारीख से 30 दिन के बाद प्रभावी होगी। यह स्थिति केओपीटी, एमबीपीटी और केपीटी के मामलों में लागू नहीं होगी क्योंकि उनमें यह उपबंध लागू किए जाने का आदेश पहले ही दिया जा चुका है। अब इन पत्तनों की दरों के मान में इस उपबंध को औपचारिक रूप से शामिल किए जाने के बावजूद, इसे इन पत्तनों में उनके मामलों में इस व्यवस्था को लागू करने का आदेश देने के लिए पारित विशिष्ट आदेशों की तारीख से पूर्व प्रभाव से लागू समझा जाएगा।

5.1 परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त तर्कों तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सभी महापत्तनों की दरों के मान में निम्नलिखित शर्त निर्धारित करता है :-

"सीमा शुल्क या महानिदेशक, जहाजरानी द्वारा प्रमाणीकरण में दर्ज जलयान की स्थिति जलयान संबंधी प्रमारों के प्रयोजन से 'तटीय' या 'विदेशगामी' के रूप में वर्गीकरण का निर्णायक कारक होगी ; और इस प्रयोजन से कार्गो के स्वरूप या उसके मूल स्थान की कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।"

5.2 सभी महापत्तनों को निदेश दिया जाता है कि वे उपर्युक्त उपबंध को अपनी-अपनी दरों के मान में यथोचित रूप से शामिल करें।

6. यह आदेश उपर्युक्त पैराग्राफ (xii) में बताए अनुसार प्रभावी होगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/TV/143/2002/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 17th April, 2002

No. TAMP/65/2001-Genl.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby prescribes commonly for all the major port trusts a conditionality about classification of vessels for the purpose of levying vessel-related charges as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/65/2001-Genl.

ORDER

(Passed on this 8th day of April 2002)

A representation of M/s. Mercator Lines Limited about classification of vessels into coastal or foreign-going category for the purpose of levying charges by the Kolkata Port Trust (KoPT) was decided by this Authority vide its Order dated 12 May 2000. The Order categorically clarifies that for the purpose of levying vessel related charges, coastal vessels shall be taken to mean the vessels 'from one Indian Port to another Indian Port'; and, the nature of cargo or its origin will be of no relevance for this purpose.

1.2. This Authority had also taken similar decisions in respect of representations received from M/s. Shiva Marketing Limited and M/s. Sentrans Maritime Pvt. Limited relating to the KoPT.

1.3. In its Order dated 28 March 2001 relating to general revision of the Scale of Rates of the KoPT, this decision was reiterated.

1.4. Eventhough the Issues Involved in these cases are relevant to all the major ports, this Authority has, however, not extended this decision so far to the other Major Port Trusts through a common adoption Order.

2. While disposing of another case relating to a proposal of the Mumbai Port Trust (MBPT) for a revision of wharfage charges on crude oil, POL products and chemicals and pier dues at the Marine Oil Terminal and Pir Pau, this Authority had extended the decision taken in case of the KoPT to the MBPT vide its Order dated 28 June 2001 which was notified on 9 July 2001. In this Order, this Authority has held the following:

"It is to be admitted that the decision taken by this Authority about levying charges on daughter vessels of the CPT has not yet been extended to the other major ports through a common adoption order, although the issue is relevant to all Major Ports. While the matter can be processed further for issuing a common adoption order, the MBPT case can be decided immediately by extending the decision taken in the case of CPT. The MBPT, therefore, is directed to levy only coastal rates on daughter vessels receiving cargo from the mother vessels in midstream and discharging it at the MBPT piers or carrying it to other Indian Ports. It needs to be clarified that this procedure is to be adopted for realising vessel-related charges without prejudice to observance of necessary Customs formalities for clearance of cargo."

3.1.1. In this backdrop, it was decided to consult all the Major Port Trusts (except the KoPT and the MBPT), INSA, CSLA, SCI, all the Steamer Agents' Association and All Chambers of Commerce & Industry at the major port cities before extending the decision of this Authority to all the Major Port Trusts.

3.1.2. In this regard, letters were sent to all the identified organisations on 1 August 2001 for their comments on inclusion of the following provision in the SORs of the other Major Port Trusts:

"The status of the vessel, as borne out by its certification, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel-related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose."

3.2. The comments received from the Port Trusts are summarised below:

- (i). The Paradip Port Trust (PPT), the Cochin Port Trust (COPT) and the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) have agreed with the proposed provision.

- (ii). The Tuticorin Port Trust (TPT) has opined that a comprehensive Order providing definition of 'coastal' and 'foreign-going vessel' as well as the provisions relating to the conversion of foreign-going and coastal vessel in one single notification is necessary to bring clarity and eliminate complications of billing. The TPT has, however, expressed its agreement with the proposed provision.
- (iii). The Chennai Port Trust (CHPT) has stated that the deciding factor for classification of a vessel as coastal or foreign-going is the nature of cargo and its origin, as intended under Section 51 of the Major Port Trusts Act 1963 as well as under certain clauses given in the SOR of the CHPT. If the proposed provision is included, then it will be contravening Section 51 of the Major Port Trusts Act. The CHPT has, therefore, requested not to include the proposed provision, which does not take into account the nature of the cargo or its origin for classification of the vessels as it may lead to loss of legitimate revenue to all the Major Ports Trusts.
- (iv). The Kandla Port Trust (KPT) has stated that the nature and the origin of the cargo will have no relevance only in case of a vessel which is used exclusively for coastal trade; and, therefore, it has indicated its preference to consider the nature, origin/destination of the cargo for determining the status of the vessel as coastal or foreign-going in case of conversion into foreign-going.
- (v). The Visakhapatnam Port Trust (VPT) has stated that in case of transhipment of cargo from one vessel to another vessel at an Indian Port for subsequent discharge at another Indian Port, the Port at which such transhipment takes place cannot be treated as the load Port as the intermittent operation of transhipment is carried out for the convenience of vessels and hence the vessel loading such transhipment cannot be treated as coastal vessel. In such a case, the origin of the cargo shall be taken as the basis for deciding the status of a vessel as foreign-going or coastal, but not by the intermittent Port where cargo is transhipped.
- (vi). The New Mangalore Port trust (NMPT) has invited the attention to the explanation given in Part II of the first Schedule of the Indian Ports Act 1908 which indicates relevance of cargo for classification of vessel.

3.3. Despite a number of reminders, comments have not been received from the Mormugao Port Trust (MOPT) so far. It is noteworthy that all the port trusts were requested to furnish their comments by 27 August 2001

3.4. Comments have been received from Chennai Steamer Agents Association, Tuticorin Steamer Agents Association, Kanara Chamber of Commerce & Industry, Utkal Chamber of Commerce & Industry, Tuticorin Chamber of Commerce, Association of Shipping Interest in Calcutta, Visakhapatnam Port User Association, Cochin Steamer Agents' Association, Federation of Port Users and Custom House Agents', Hindustan Chamber of Commerce, Madras Chamber of Commerce and Industry, Container Shipping Lines Association (India), Mangalore Steamer Agents' Association, Calcutta Chamber of Commerce, Kalinga Steamship Agents Association, the Indian Oil Corporation Limited (IOCL) and the Oil Co-ordination Committee (OCC).

3.5.1. All the user organisations have fully agreed with the proposal of the inclusion of the proposed provisions in the Scale of Rates of Major Port Trusts.

3.5.2. The Chennai Steamer Agents Association has further requested that the amendment must be made with retrospective effect from July 1998 in line with the decision of this Authority taken in the case of M/s. Mercator Lines Limited. It has also suggested that in the proposed amendment, the word 'certification' may be replaced by the words 'certification by Customs Authorities or D.G. Shipping' for the purpose of clarity.

127261/02-3

3.6. The Indian Oil Corporation Limited (IOCL) has stated that while all the ports are collecting vessel-related charges based on coastal tariffs in respect of their vessels, the CHPT, the VPT, the KOPT and the KPT are following different methods at different times for calculation of these charges. On being pointed out, only the KoPT and the CHPT (partly) has given assurance of refund. Their cargo brought in by the larger vessels up to the Indian coast is transhipped into smaller vessels, (which are Indian coastal vessels) off the port/within the port for ultimate delivery to destination the port. The IOCL has also prayed that the proposed amendment may be given retrospective effect from 2 June 1988.

3.7. The Oil Co-ordination Committee (OCC) has communicated that there is no consistency in the methodology of charging Marine dues at different ports, and requested to resolve this pending issue.

3.8. Comments have not been received from other user organisations despite of a number of reminders issued in this regard.

4. With reference to the comments received from the Major Port Trusts and the representative bodies of port users, the following position emerges:

- (i). The case relating to M/s. Mercator Lines Limited - vs - Kolkata Port Trust has set the following position:
 - (a). Vessel-related charges are to be levied with reference to the status of the vessel.
 - (b). The status of vessel is determined by its certification. The nature of cargo or 'origin' of cargo has no relevance in this context at all.
 - (c). With reference to this Authority's Order in the Mercator Lines case, the Calcutta Port Trust has referred to an advice given by the Ministry of Surface Transport in 1988 to levy the charges at foreign-going vessel rates on the daughter vessel, which carry foreign cargo even if transhipment takes place from mother vessel at the Indian Port. While dealing with the objection of the KoPT as a part of the case relating to general revision of its Scale of Rates, this Authority had observed that the Government communication cited by the KoPT could only be seen as an executive instruction which could not supersede the statutory Order passed. This Authority, therefore, found no reason to review its decision relating to the classification of vessels for the purposes of levying vessel-related charges.
- (ii). It has been the stated policy of this Authority to adopt uniform principles, approaches, and norms in the matter of tariff fixation at the Major Port Trusts. The principle already set in the case of one of the Major Port Trusts and, extended to another can be made to apply uniformly to all the other Major Port Trusts.
- (iii). The issue now in consideration is about introduction of a specific provision in the Scales of Rates of all the major ports for classification of vessels for the purpose of levying vessel-related charges. Users have unanimously endorsed the proposed provision. Out of the 11 major ports, the proposed provision is already in operation at 2 ports and 4 more ports have now agreed to the introduction of the proposed provision. The MOPT has not responded. In effect, only 4 major ports have expressed some reservations about inclusion of the proposed provision in their Scale of Rates.
- (iv). The objections raised by the CHPT are not at all relevant to the issue under consideration. This Authority is empowered to prescribe the Scale of Rates and Statement of Conditionalities relating to services rendered by the major ports. The CHPT's Scale of Rates prescribing anything contrary to the provision now to

be introduced by this Authority stands automatically superseded when the revised provision is introduced. An existing provision in the Scale of Rates cannot be a deciding factor for not introducing any change.

The CHPT has also referred to Section 51 of the Major Port Trusts Act. Section 51 *ibid* empowers this Authority to allow concessional rates in case of coastal goods. There is nothing mentioned in this Section about coastal vessels; and, therefore, the proposed provision is not violative of the provisions of the Act.

It is to be recognised that the proposed amendment is not for providing any (new) concession in tariffs to coastal vessels. The intention is to define classification of the vessel for the purpose of levying notified charges in the Scale of Rates. All that is proposed to be introduced is to require the ports to follow the classification made by the competent authority; and, not to link nature of cargo for levying vessel-related charges.

- (v). The NMPT has referred to some provisions in the Indian Ports Act, 1908. Part-II of the First Schedule of the Indian Ports Act refers to levy of Port Dues at ports in West Bengal (other than major ports), if any. The reference of the NMPT is, therefore, totally out of context.
- (vi). The VPT has pointed out that the origin of cargo must be the basis for deciding the status of the vessel as foreign-going or coastal. This issue has already been settled in the Mercator Lines case relating to the Kolkata Port Trust. The VPT has not given any further arguments to rebut this Authority's prescription about going by the status of the vessel for the purpose of levying vessel-related charges.
- (vii). The KPT has referred to this Authority's Order dated 2 June 1998 where a reference was made to the 'coastal cargo'. The KPT has mentioned that this Order of the TAMP is to encourage coastal trade and hence coastal cargo is relevant. It has already been clarified by this Authority in its Order relating to the Mercator Lines case that the reference of loading and unloading of the cargo was made in its Order of 2 June 1998 to specify the process of giving effect to the Conversion Order / License in respect of foreign-going vessels. In other words, as already stated in that Order, the cargo loading and unloading aspect shall be seen as a 'conversion factor' and not as a 'characteristic feature' of the status of the vessel. That being so, there is need to take the prescriptions made in that Order to be contradictory to the provision proposed to be introduced now.

In any case, this issue has already been considered in the general revision case of the KPT decided recently and the proposed provision has already been inserted in the Scale of Rates of the KPT.

- (viii). While agreeing to the proposed provision, the TPT has requested to clarify the applicable rates in respect of vessels converting their status at the port. It had already been clarified, in response to doubts raised by different ports, that the corresponding rates should be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.

Port Dues being an entry fee is to be realised as per the status of the vessel at the time of entry. If the status of the vessel is changed during its stay in the port, then, 50% of the pilotage fee for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg can be levied. Berth hire for the period of 8 hours in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 8-hour period.

- (ix). The TPT has also requested to describe certification of the vessel clearly. The Chennai Steamer Agents' Association (CSAA) has suggested to specifically mention the certification by the Customs authorities or the Director General of

Shipping as relevant. The suggestion of the CSAA is for removing any ambiguity in applying the provisions. This Authority is, therefore, inclined to accept the suggestion made by the CSAA.

- (x). The CSAA and the IOCL have demanded that the proposed provision shall be introduced retrospectively since it is only an elaboration of the principles already settled in this Authority's Order dated 2 June 1998. As has already been mentioned, the Order of 2 June 1998 is to specify the process of giving effect to Conversion Order / License in respect of foreign-going vessels. All such cases falling within the purview of that Order are to be dealt with in accordance with the prescription made therein. The proposed provision is a general prescription to indicate the classification of vessels for the purpose of levying vessel-related charges. This provision is proposed to be introduced in the light of different practices adopted by the major ports for such classification and, more precisely, to require them not to link the nature of cargo or its origin with the status of the vessel.

The Orders of this Authority ordinarily take prospective effect. Even though this Authority can make retrospective amendments to the Scales of Rates of the major ports, such an action is taken only in exceptional cases. The case in reference does not throw up any exceptional circumstances. That being so, this Authority finds it reasonable to introduce the proposed provision with a prospective effect.

- (xi). The existing Scales of Rates of the major ports may contain provisions contrary to the one which is proposed to be introduced now. It will be a time-consuming exercise to review all the conditionalities in the Scales of Rates of all the major ports before introducing the proposed provision. Such a review will be undertaken at the time of the next general revision of the respective Scales of Rates. In this backdrop, it is clarified that the proposed provision is absolute and it supersedes any other provision(s) in the Scale of Rates contradicting it.
- (xii). The proposed provision, being a conditionality relating to vessel-related charges, will come into effect on expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India. This position will not hold good in the cases of the KOPT, MBPT, and the KPT where this provision has already been ordered to be implemented. Notwithstanding a formal inclusion of this provision now in the Scales of Rates of these ports, it will be deemed to have come into operation at these ports retrospectively from the effective dates of the specific Orders passed in their cases ordering implementation of this arrangement.

5.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority introduces the following conditionality in the Scales of Rates of all the major ports:

"The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel-related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose."

5.2. All the major ports are directed to include the above provision in their Scales of Rates appropriately.

6. This Order will come into effect as explained in paragraph 4 (xii) above.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2002/Ext.1]